SKRZYDŁA i MOTOR

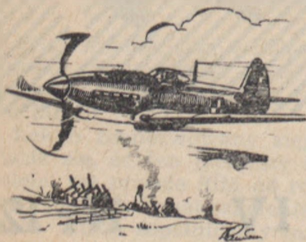
tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 12 (144)

15–22 MARCA 1949



WIOSNA I BAŁTYK



18 marca padł Kołobrzeg. 20 marca wojska radzieckie zlikwidowały silnie umocniony przyczółek na wschodnim brzegu Odry naprzeciw Szczecina. I Armia Wojska Polskiego zajęła obronę na odcinku wybrzeża morskiego od Kołobrzegu do Kamienia Pomorskiego nad zatoką Szczecińską.

Nastała całkowita cisza, której nie były w stanie zakłócić artyleryjskie pojedynki, ani strzelanina zwiadowczych patroli.

A o czym mówią nam meldunki „Warszawy" z tego okresu czasu?

* * *

23 MARCA 1945 R. Dwie pary samolotów Jak-9 wykonały zdjęcia fotograficzne brzegów Bałtyku w rejonie Kamienia Pomorskiego, odcinka Międzyzdroje — Dźwinów oraz wyspy Gristow. Jednocześnie piloci dokonali z wysokości 1500 m rozpoznania obiektów wojskowych wroga.

W ciągu dnia dyżurna para startowała, by przepędzić rozpoznawczy Ju-88, który pojawił się w rejonie naszego lotniska.

Jasno, mgiełka, widzialność 8 km.

25 MARCA 1945 R. W czasie od 11.05 do 15.45 grupami po 4 lub 2 Jak-9 pułk dokonywał rozpoznania wyspy Gristow oraz rejonu Kołobrzega. Wykonano zdjęcia wyspy Gristow.

Po drodze myśliwce dokonały 3 ataków szturmowych. Podpalono duży skład benzyny na północ od miejscowości L.

Jasno, mgiełka, widzialność 10 km.

27 MARCA 1945 R. Od 11.43 do 18.00 parami Jak-9 pułk dokonywał rozpoznania brzegu Bałtyku na odcinku od Kołobrzegu do Kamienia Pomorskiego oraz dokładnie sfotografował wyspę Gristow.

W czasie zwiadu myśliwce atakowały ogniem broni pokładowej pozycje artyleryjskie nieprzyjaciela na wyspie Gristow.

Zachmurzenie 2 do 7 ballów o podstawie chmur 2000 do 5000 m i mgiełka; widzialność 2—4 km.

* * *

Na przykładzie trzech powyższych meldunków widzimy, że myśliwcy nie próżnowali.

Nie są to już dni walk o Kołobrzeg, nie ma w nich dramatycznego napięcia z okresu przełamywania niemieckich pozycji na Wale Pomorskim, ale...

Zanim jednak zbadamy to „ale", zobaczmy, co się dzieje na ziemi.

Na ziemi jest wiosna. Artyleryjskie konie i zdobyczne traktory orzą ziemię pod siew. Pierwsze ziarno w odzyskaną, piastowską ziemię rzuci za kilka dni polski żołnierz. W powietrzu śpiewają skowronki.

Śpiewu ich nie słyszy jednak polska Brygada Pancerna, która walczy w Gdyni i Gdańsku. Nie słyszą ich śpiewu żołnierze radzieccy, którzy na innych odcinkach frontu wyzwalają Czechosłowację i Węgry, walczą o Wiedeń, zdobywają Królewiec, Gdańsk i Gdynię, przełamują niemiecki front pod Opolem.

Na odcinku I Armii panuje jednak spokój. I właśnie w ciągu tych cichych dni, myśliwce pułku „Warszawa", na małej wysepce Gristow wykryły... wyrzutnię bomb latających V—2!

Następnego dnia bomby szturmowców zniszczyły całkowicie wyrzutnię.

„Warszawiacy" na kliszach swych zdjęć przywieźli ze zwiadu dokładny obraz zniszczeń.

31 MARCA 1945 R. Od 9.45 do 18.00 pułk dokonywał rozpoznania na odcinku Kołobrzeg — Kamień Pomorski oraz fotografował pozycje artyleryjskie i umocnienia obronne na wyspie Gristow z wysokości 800 m.

Myśliwce atakowały ogniem broni pokładowej koncentrację transportu samochodowego wroga na wyspie Gristow.

O 15.20 na brzegu morza zachmurzenie 9 ballów o podstawie chmur 800 m.

O 17.50 na trasie przelotu — 10 ballów, podstawa 200 m, deszcz, widzialność 1—1,5 km.

* * *

Początek kwietnia na pozór nie wnosi nic nowego do pracy bojowej pułku. Dni są podobne do poprzednich, trasy lotów zwiadowczych i rejony patrolowania te same. Trzeciego — na wyspie prowadzą ogień 2 nowe baterie przeciwlotnicze, szóstego — mgła utrudnia loty, ósmego — dyżurna para przegania samoloty zwiadowcze, a piloci dokonujący rozpoznania rozpraszają kolumnę piechoty na półwyspie West, ale nie to jest najważniejsze.

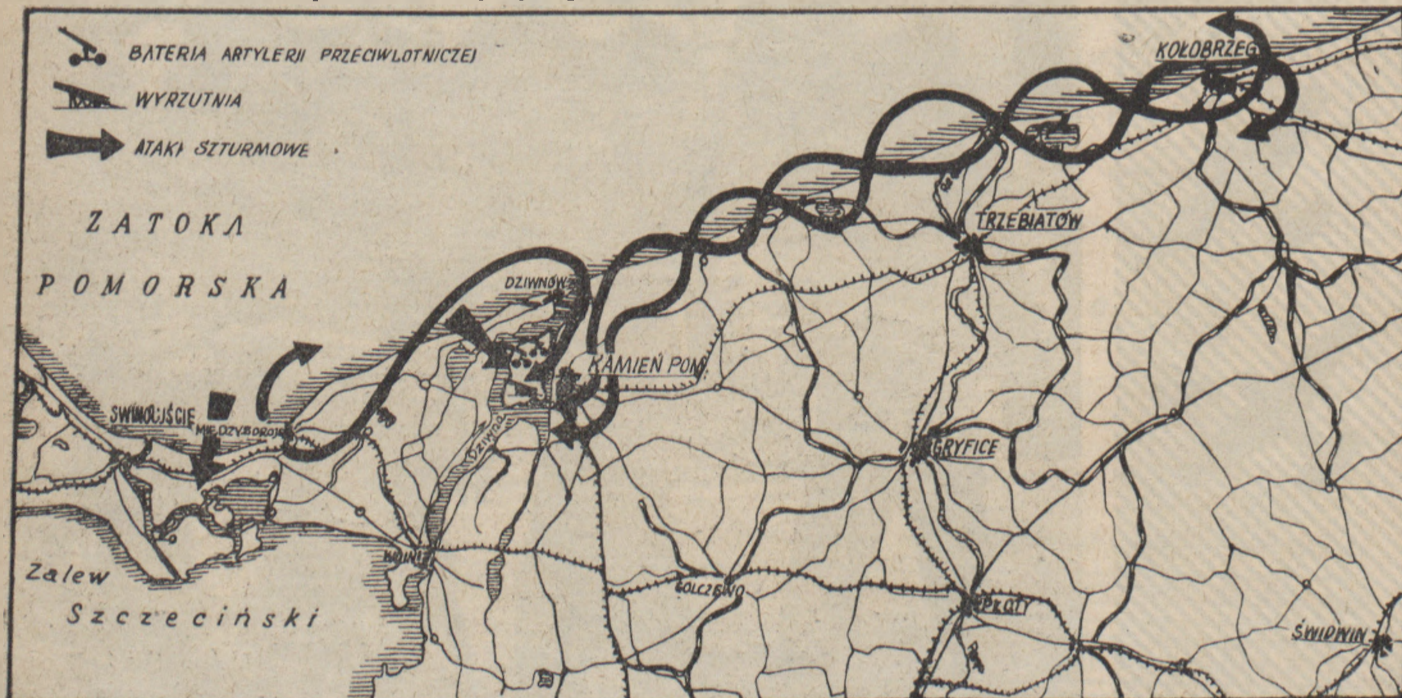
Najważniejsze są nocne przemarsze wojsk, ciche, dokonywane w tajemnicy przegrupowania i to, po czym żołnierz nieomylnie rozpoznaje skalę ofensywy — gromadzenie dużych zapasów paliwa i amunicji.

Wszyscy piloci i mechanicy pułku wiedzą, że będzie to ostatnia, decydująca i zwycięska ofensywa. Wiedzą również, że Niemcy rzucą do walki wszystkie swoje rezerwy, a w ich liczbie i jednostki lotnicze obrony Berlina. A właśnie na najważniejszym, na berlińskim odcinku będzie walczyć „Warszawa".

— „Warszawa" nad Berlinem — uśmiechają się piloci.

Około 14 kwietnia pułk przebazowuje na lotnisko Bernów.

Mapka działań bojowych pułku „Warszawa" w okresie 23 — 31 marca 1945 r.



W SZKOLE SZYBOWCOWYCH INSTRUKTORÓW



— „Proszę pana, przyjechałem zapisać się na kurs instruktorów SP. Słyszałem... chcę latać, a lotnicy komunikacyjni... — bo ja chcę takim zostać — noszą paski na rękawach i złote sznury na czapkach... i przecież dzisiaj wiele nauki nie potrzeba, bo radio ich i tak samo prowadzi. Więc myślę, że się nadaję, bo od dzieciństwa...“

...Niestety kwalifikacje tego amatora lotowskiej czapki nie wystarczały do wpisania go na listę uczestników kursu.

Rozmowa ta miała miejsce jeszcze w ubiegłym roku, gdy 18 grudnia organizowano wielki kurs wychowania nowych kadr instruktorów szybowcowych PO „Służba Polsce“. Dzisiaj kurs jest na „pełnym gazie“, mając jako kursantów najlepszy element spośród młodzieży robotniczej.

Zdziwiłby się zapewne porucznik Jerzy Grey *, gdyby zobaczył budynki, metody nauczania, wyżywienie, mundury i wiele innych rzeczy w tej prawdziwej „szkole orląt“.

Czterdziestu dziewięciu zdrowych, silnych, młodych chłopaków — to uczniowie.

Weteran minionej wojny, energiczny, znający życie i ludzi kapitan W. P. — to dowódca.

Stary wyga lotniczy, doskonały wykładowca, specjalista pedagog — to dyrektor nauk, profesor.

Młody podporucznik, ruchliwy jak żywe srebro, pilot myśliwski jedną nogą będący jeszcze w „Jaku“— to kierownik wyszkolenia wojskowego.

Wykładowcami są najlepsi z najlepszych, inżynierowie i konstruktorzy polskich maszyn.

Zaczęło się w tej „szkole orląt“, po prostu, bardzo po prostu — od zwyczajnego testu Raven'a. Kandydaci, nawet niektórzy szybownicy, wypełnili załączoną tabelkę i koniec. Już po kilku dniach wiadomym było kto zacz? Kto miał wyniki niskie, przeważnie odpadł z powodu błędów... w lataniu. Dziwne, nie? Reszta została podzielona na dwie grupy—na słabszych i zaawansowanych.

Następnie sprawdzono, posługując się wynikami testowymi, kto i jakie błędy robił w pilotażu...

Na krzywej, wykreślonej ręką dyrektora nauk — prof. W. Humena, obserwuję przebieg szkolenia.

— Proszę bardzo. Wilczek miał bardzo słaby wynik testowy, miał jednym słowem małą inteligencję. Proszę patrzeć, krzywa lotu, wskazująca błędy „na kierunek“, coraz bardziej skacze. Z początku latał dość dobrze. Dlaczego? Dlatego, że nie myślał, nie pracował sterami, blokował je po prostu. Z chwilą gdy kazano mu wykonać najprostsze zadanie, tracił kierunek i na krzywej widać to doskonale. Drugi wypadek — Jołkosz. Z początku wykres wykonuje wielkie skoki krzywej — oznaka, że nie trzymał kierunku. Nie trzymał, ale myślał — pracował sterami. I proszę patrzeć dalej, co się dzieje; Jołkosz z każdym dniem utrzymuje lepiej kierunek lotu. Krzywa jego lotów prostuje się. Inteligencja wrodzona, nie ta papierowa, zwyciężyła.

Opowiadanie profesora jest frapujące; w lapidarnych słowach przedstawił całą istotę szkolenia i selekcji. Wiem teraz, że w tej szkole nie ma niedociągnięć. Tu się przygotowuje wszystko naukowo.

Może o wysokim wyniku testowym świadczy wykształcenie? Porównuję tablicę. Skończona szkoła podstawowa... Gimnazjum... Mała matura... A wyniki zupełnie nie są związane z wykształceniem.

Maszerują chłopcy. W lotniczych, stalowych mundurach, w skórzanych ciepłych kurtkach. Twardo przybijają. Kapitan jest szczęśliwy. — Moi chłopcy! — mówi z dumą.

— Kolego, jak oni chodzili! A teraz patrzcie — będzie z nich pociecha! Twarze poważne, wesołe, blondyni, bruneci — wszyscy patrzą jasno i prosto w oczy dowódcy. Czuję, że już go pokochali.

Kapitan nie jest lotnikiem; z zawodu technik — przyszedł tu z wojsk inżynieryjnych, jako wybitny organizator. Obecnie zaś nie ma chyba większego entuzjasty lotnictwa.

„Chyba już zostanę na zawsze w lotnictwie“. — To bierze z kościami! — mówi.

W pięknej sali wykład o silnikach. Każdy notuje pilnie, bo to, co zanotował, tworzy skrypt do dalszej nauki, to akumulator jego wiedzy, którą później wyładuje swoim uczniom.

Program wyszkolenia instruktorów jest „morderczy“. Dzisiaj jeszcze są szpikowani teorią, jutro będą otwarte przed nimi wszystkie szybowiska: Żar, Jeżów, Lisie Kąty...

A gdy powrócą znowu do Centralnej Szkoły, czeka ich jeszcze nauka lotów na holu i kurs metodyczny. Aż wreszcie, gdzieś koło sierpnia rozjadą się po wszystkich szybowiskach Polski—na praktykę. We wrześniu powrócą na egzaminy komisyjne i po przebyciu tej ostatniej przeszkody (którą wezmą jednym pociągnięciem drążka — myślę) odbędą jeszcze jeden kurs eliminacyjny, podzielą się doświadczeniami i w dniu pierwszego października otrzymają ostrogi instruktorskie, dyplomy i przydział do odpowiednich szkół. Również w październiku zostaną przyjęci nowi uczniowie. Historia się powtórzy od nowa...

Wszyscy uczniowie są członkami ZMP. Wszyscy należą do kółka samokształceniowego. Kują dzień w dzień. Bo materiał jest ogromny, a tu trzeba nie raz zapoznawać się od podstaw z wieloma zagadnieniami. Ale to wszystko nic, gdy się ma 18 czy 20 lat. Życie i nauka idą wtedy ze śpiewem na ustach.

Jak wygląda „szary“ dzień w szkole?

Zaczyna się o szóstej rano pobudką, po tym ubieranie, toaleta i piękne (proszę wierzyć — w kostęczkę) słanie łóżek. Śniadanie do siódmej dwadzieścia, a następnie godzina na naukę własną. Normalnie, zajęcia - wykłady trwają osiem godzin. Przed południem do drugiej i po południu od czwartej do szóstej. Kolacja o siódmej smakuje wspaniale i gdy wszyscy zasypiają o dziesiątej (capstrzyk) wiedzą, że spędzili dzień pracowicie.

Dziwiłby się porucznik Jerzy Grey, że w tej „szkole orląt“ nikt nie myśli o tzw. „wyżyciu się“ na wojnie. Chłopcy chcą latać i szkolić...

Gdy opuszczałem Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych, gdzieś spod hangaru dobiegał chóralny śpiew junaków, szczęśliwych synów ludu, którym ich władza umożliwiła szkolenie i latanie w służbie Polsce.

Paweł Elsztein, ppor.

...Wszyscy patrzą w oczy dowódcy...



*) Jerzy Grey — bohater książki J. Meissnera pt. „Szkoła orląt“.

FELIETON NIELOTNICZY

NARODY WALCZĄ O POKÓJ

Wiesz, że ogromna większość ludzi na świecie pragnie pokoju. Ci, którzy przeżyli wojnę i wiedzą, jakie oznacza ona dla prostych ludzi nieszczęście, nie chcą żeby taka wojna kiedykolwiek jeszcze się powtórzyła. Lecz wiesz także, że są na świecie ludzie inni, których jest ogromna mniejszość, a dla których wojna oznacza niesłychany wzrost zysków, możliwość szybkiego bogacenia się. To wielcy przemysłowcy i kapitaliści.

Świat podzielił się na dwa obozy.

Gdzie leży granica między tymi obozami?

Czy leży ona wzdłuż jakiejś długiej rzeki, czy też biegnie po szczytach gór, a może ciągnie się brzegiem morza?

Nie jest to granica naturalna, nawet nie jest to granica państwa, nie jest to granica, która rozdziela dwa oddzielne społeczeństwa. Granicą tą jest sposób myślenia ludzi, ich warunki materialne, ich wzajemny stosunek względem siebie. Wiecie, że wszędzie istnieją ludzie pracy, robotnicy, chłopi czy inteligenci, pragnący tylko spokoju i pokoju, którzy chcą mieć warunki życiowe takie, jakie im się słusznie należą. Istnieją też bankierzy i kapitaliści, którzy żyją z wyzysku ludzi pracy i którzy nie cofną się przed wznieceniem pożogi wojennej, aby napełnić swe kieszenie pieniędzmi zdobytymi na ludzkim pocie czy nawet krwi.

Wszyscy przeżyliście wojnę.

Wszyscy cieszyliście się razem z rodzicami, gdy do miast, w których mieszkacie, czy też wsi wjeżdżały radzieckie czołgi, wkraczała polska lub radziecka piechota. Wkraczała Armia, która niosła nam wszystkim wolność, dzięki której mogliśmy spokojnie spać, dzięki której rodzice Wasi mogli nareszcie spokojnie pracować...

A dzisiaj wszyscy macie możność nauki, nasze Państwo Ludowe dba o Was; możecie kształcić się w każdym kierunku, w jakim chcecie. Obojętne, czy chcesz zostać modelarzem, szybownikiem, pilotem motorowym lub nawet pilotem wojskowym...

Czytałeś w SiM-ie o ucisku w innych krajach, o tym jak przedstawia się sytuacja w koloniach, w których właściciele kopalń, czy wielkich obszarów ziemi, wyzyskują człowieka pracy...

Wiesz o tym dobrze, co znaczy słowo „wojna"; wiesz o tym, że niektóre państwa dążą do niej, inne zaś chcą jednego tylko — pokoju.

Wiesz o tym, że pokoju pragnie Twoja rodzina, znajomi, całe państwo polskie, że przoduje w tych dążeniach Związek Radziecki, inne państwa o ustroju demokratycznym... .

Pokoju pragną wszyscy ludzie pracy. Pokoju pragną i do niego dążą szerokie masy ludowe tych państw, w których obecnie rządy sprawują wyzyskiwacze, właściciele przedsiębiorstw.

Ostatnio przemawiał Maurice Thorez, sekretarz generalny Francuskiej Partii Komunistycznej. Nie używał górnolotnych zwrotów, lecz prosto i rzeczowo powiedział o sytuacji we Francji. Szczegółowo wyjaśnił, że Francję przekształcają imperialiści w bazę wojenną, skierowaną przeciw państwom broniącym pokoju.

„Lud pracy — stwierdził — zawsze stanie po stronie Związku Radzieckiego, państwa, które wyzwoliło Polskę, Czechosłowację i inne kraje".

Podobne oświadczenie złożył w imieniu włoskich mas ludowych Palmiro Togliatti, człowiek reprezentujący 6 milionów Włochów. Axel Larsen, Duńczyk, oświadczył: „Celem uniknięcia jakichkolwiek nieporozumień pragnę podkreślić, że wojna grozi nam jedynie z Zachodu".

Przemawiają przedstawiciele Finlandii, Szwecji, Czechosłowacji, dalekiej Australii; nawet Międzynarodowy Związek Studentów wydał deklarację, w której wzywa studentów demokratów do wzmożenia wysiłków dla obrony pokoju...

Potężne są na całym świecie siły obozu postępu i pokoju. O ich niewzruszoną postawę rozbijają się dążenia imperialistów.

Twoi rówieśnicy z Francji, USA, Anglii, innych państw i kolonii, tak samo jak Ty, chcieliby mieszkać w swoim ludowym państwie, gdzie rządy ludu dbają o wszystkich obywateli, gdzie można spokojnie żyć, pracować i uczyć się.

O to właśnie walczą siły postępu i pokoju na całym świecie.

EKRA.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Rozpoczęliśmy wielką akcję oszczędzania. Sądzę, że nie od rzeczy będzie napisać kilka słów o możliwościach i konieczności oszczędzania również w małym lotnictwie.

Co możemy oszczędzać? Proszę bardzo. Przede wszystkim materiał: sklejkę, balsę, bambus, klej i papier.

Nie będzie więc i nie może być wycinania dowolnego żeberek z olbrzymiego arkusza sklejki — „bo u nas jest sporo", ale wycinanie tych żeber według dokładnie obliczonej ilości potrzebnych dcm i szablonu. Tu muszą sprawy pilnować nie tylko instruktorzy i przodownicy, ale również i „szarzy" modelarze. Ileż ścinków idzie nieraz do pieca, a przecież, przy uważnym ich przejrzeniu można jeszcze coś wybrać. Tak samo wyglądałaby sprawa z listewkami. Plus pięć milimetrów „na zapas" wystarczy. Po co zostawiać dziesięciocentymetrowe kawałki na obcięcie i wyrzucenie?

Wiele może usprawnić akcję oszczędności racjonalizatorstwo każdej pracowni. Na przykład, mądrze pomyślany szablon (z zapasem), do wycinania papieru potrzebnego na oklejenie np. skrzydeł, ułatwi z jednej strony pracę, a z drugiej pozwoli na racjonalne wykorzystanie normalnej wielkości arkusza.

Tyle byłoby, mówiąc dość ogólnie, o materiałach. Sądzę, że „pomysłów oszczędnościowych" nie zabraknie. A teraz z innej beczki. Często obserwowałem w modelarniach okropne narzędzia, tandetne młotki z chwiejącymi się trzonkami, nożyczki łamiące się przy upadku na ziemię, szczypce zginające się przy wyginaniu drutu stalowego i tym podobne. Narzędzia do pracy muszą być solidne i pomyślane na lata, a nie na wypełnienie jakiejś tam pozycji budżetowej.

Dobre narzędzia trzeba jednak szanować. Strug nie może stać na stole ostrzem do dołu. Nie można piłować pilnikiem, przeznaczonym do drzewa — metalu. Nie wolno kaleczyć nożem stołu czy deski montażowej. Wyliczyłem kilka zaledwie przykładów, ale za to bardzo pospolitych. Pamiętajmy więc, że narzędzia w modelarni LL, ZMP, ZHP czy innej, nie są czyjąś tam własnością, ale są naszymi narzędziami. Dobro państwa należy do wszystkich i dlatego z tym większą starannością należy się z nimi obchodzić.

Przez oszczędność narzędzi i materiału, nawet tych skrawków, oszczędzamy mnóstwo pieniędzy naszemu państwu, a przecież o to właśnie chodzi.

Nie tylko w tej dziedzinie należy robić oszczędności. Bo na przykład, gdy wracamy z modelarni do domu w poplamionym klejem ubraniu, z rozdartym od piły rękawem, będzie to nie tylko niedbalstwo — będzie to dowodem, że jeszcze nie umiemy oszczędnie obchodzić się ze swoim mieniem. Oszczędzajcie więc również rzeczy Waszych matek, które, zamiast odpoczywać po pracy, będą musiały Wam reperować i czyścić ubranie. W niektórych modelarniach jest zwyczaj wkładania kombinezonów czy fartuchów. Bardzo dobry zwyczaj i należałoby go wszędzie zastosować. Widzicie, jak wiele można zrobić, prowadząc akcję oszczędności.

Ale to nie wszystko. Czy pomyślał ktoś o oszczędzaniu czasu? Na przykład, spóźniłeś się na zajęcia czy wykład. Przerywasz instruktorowi — strata niby paru minut, a jednak strata.

W ogóle temat ten jest bardzo obszerny. Marnujemy tysiące godzin na niepotrzebne gadulstwo! Weźmy na przykład najprostsze zebranie (może to być informacyjne, aeroklubowe itp.). Najpierw się zagaja, po tym wybiera, po tym dużo, bardzo dużo niepotrzebnych historyjek, po tym wnioski i dyskusje — i 3—4 godziny przeleciały; wszyscy są znudzeni, senni i właściwie nie wiedzą dobrze o co komu chodzi. Osobiście wytrzymuję 45 minut pogawędki — dłużej naprawdę nie mogę. I wiem, że większość jest tego samego zdania. Czy nie można skrócić (zaoszczędzić!) czasu tych wszystkich dyskusji?

A może tak trochę energiczniej? Proponuję, aby—z chwilą gdy mówca zacznie się sennie rozwodzić i przekroczy 45 minut wszyscy manifestacyjnie przerwali mu oklaskami. Może skończy!?...

Powtarzam więc na zakończenie zdanie publicysty z tygodnika społeczno-literackiego „Kuźnica" (Nr 8 (181) 27 lutego br.) — „Czyby nie należało podiać akcji współzawodnictwa w walce z głupią celebrą i gadulstwem"? Również w lotnictwie (i dużym i małym)? — dodaję od siebie.

Oczywiście, że trzeba! Czym wcześniej tym lepiej!

Obserwator

SZCZECIN – Z LOTU... MODELU



Wiemy już (a jeśli nie wiemy to właśnie teraz się dowiemy), że budują seriami modele redukcyjne; wiemy też nieoficjalnie o projektowanej w Szczecinie wystawie lotniczej, na której eksponaty mają zaczynać się na modelach szkolnych, a jak obiecał Oddział Lotnictwa Cywilnego — kończyć się na wyczynowych szybowcach i samolotach turystycznych.

Wiadomości te dochodzą jednak do redakcji jedynie przy pomocy poczty pantoflowej, a nie lotniczej, chociaż Li-2 „Lotu" codziennie przewozi pocztę na trasie Szczecin — Warszawa!

Przyjrzyjmy się jednak z bliska pracy szczeciniaków w dziedzinie małego lotnictwa.

Podjeżdżamy do centrum miasta. Koniec podróży Warszawa — Szczecin. Wita nas w oknie wystawowym model redukcyjny Jak-9, wykonany przez instruktora Cichego, kierownika modelarni przy Średniej Szkole Rzemiosł. Do modelarni tej uczęszczają wszyscy wychowankowie internatu.

Modelarz Lipiński uzyskał z modelem „Orlątko" rekord okręgu dla modeli szkolnych, który wynosi 1 min. 13 sek. Obecnie w modelarni idzie „na pełnych obrotach" budowa modeli redukcyjnych na wystawę lotniczą. Serie modeli w skali 1:33 przedstawiają wszystkie typy samolotów polskich i radzieckich.

Dyrekcja internatu ze swej strony okazała wydatną pomoc, dając pierwszorzędną pracownię stolarską z narzędziami oraz przeznaczając na cele modelarni kwotę 30 000 zł.

* * *

Spotykamy instr. M. Krzyżana. Zapytujemy o modelarstwo w terenie.

— Na terenie województwa mamy 20 modelarni przy czym w Koszalinie aż 3. Po dwie modelarnie ma: Człuchów, Miastko, Słupsk, Złotów. Po jednej mają: Białogard, Bytów, Chojna, Choszczno, Szczecinek i Wałcz. W dużej mierze oczywiście pomógł, zorganizowany przez okręg przy pomocy Kuratorium okręgu szczecińskiego, kurs dla przodowników. Zainteresowanie sprawami małego lotnictwa jest olbrzymie! Obecnie w Szczecinie powstaje trzecia modelarnia przy Liceum Pedagogicznym, gdzie dawniej mieściła się modelarnia wojewódzka. Prowadzona będzie przez przodownika - nauczyciela Bruchwalskiego.

* * *

Udajemy się do modelarni wojewódzkiej. Tam już zastajemy gromadkę chłopców z instr. Kuraszem na czele. Trudno nie powiedzieć kilku słów i o tym trzecim opiekunie małego lotnictwa w Szczecinie! Doświadczony pedagog i stary konstruktor, Kurasz, pracuje zawodowo w magazynach kolejowych. Resztę czasu — w modelarni. Pamiętając jeszcze „dobre czasy" modeli z bambusa, których zasięg nie przekraczał 30 m, Kurasz idzie z duchem czasu i nabył odrzutowego „Tajfuna" Gadomskiego.

— Mieliśmy kłopot z zapuszczeniem. Długo nie chciał zaskoczyć. Wina była, jak się okazało, w nieodpowiednim dopływie paliwa. Zaczął grać, i to jeszcze jak, ale nawaliła membrana. Właśnie przywiozłem z Poznania nową i montujemy. Ale już próbować go nie będę. Teraz już na modelu! — śmieje się Kurasz.

Widzimy miejscowych przodowników modelarstwa: Maszczyka, Klichę, Nowaka. Jest też Jakubowski, posiadacz pierwszego okręgowego rekordu — 6 min. 19 sek. w roku 1947. Obecnie rekord okręgu wynosi 14 min. 49 sek. i należy do instruktora Krzyżana, który zdobył go własnym modelem — Gołąb.

W modelarni budowane są modele począwszy od szkolnych aż do wyczynowych, wszystkie konstrukcji Krzyżana: „Ważka", „Gołąb", „Kania" oraz gumówka „Motylek". Modelarnia posiada trzy pokoje oraz wzorowo urządzony magazyn i narzędziownię. Na warsztacie widać wszystkie typy modeli. Modele redukcyjne i tutaj znalazły swych zwolenników. Oglądamy pięknie wykonanego „Jak-9" (widocznie „Jaki" zdobyły serca tych, którzy tutaj układają podwaliny dużego lotnictwa!) wykonanego przez Maszczyka; „Ił-2" przez Nowaka i „Ił-12" przez Modelskiego. **Wszystkie wykonane według planów SiM-u.** W wolnych chwilach instr. Kurasz wykańcza swój model odrzutowy na uwięzi o liniach supersonicznych.

— Jak często czynna jest modelarnia? — zapytuję.

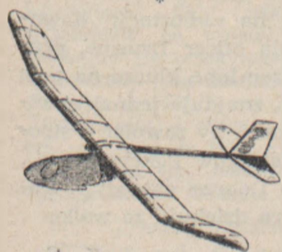
— Codziennie.

Co pewien czas odbywają się w pobliżu miasta próby wykończonych modeli. Na temat zainteresowania społeczeństwa szczecińskiego lotnictwem, opowiedział mi w drodze powrotnej Krzyżan wesołą historyjkę.

Podczas jednej takiej próby, w niedzielę, odbywały się na torze wyścigowym zawody kolarskie. Silniczek modelu inż. Staszka nie chciał zaskoczyć, wobec czego skorzystano przy zapuszczeniu z akumulatora jednego z samochodów stojących na torze. Pracujący silniczek zwabił liczne rzesze publiczności, która zupełnie zignorowała dalszy ciąg wyścigu kolarskiego. Gdy zaś kilka „Gołębi" wzięło kurs nad tor kolarski, nawet lodziarze ze swymi wózkami przenieśli się na pole!

Żegnamy szczeciniaków i obiecujemy być na wystawie lotniczej, bo z tego co widzieliśmy możemy się domyślać, że warto ja będzie zobaczyć! **foka**







Z lewej: szkolny model „Ważka", konstr. Krzyżana, u góry: model redukcyjno - latający samolotu PZL „Mewa" tegoż konstruktora

Z lewej: model „Gołąb", konstr. Krzyżana, u góry: instr. Cichy z modelem redukcyjnym bombowca.

TYLKO DLA PRENUMERATORÓW

98	64	64	36	55	32	21	29	25	80	30	82	41	47
63	33	28	70	72	104	93	32	49	36	16	66	23	05
31	49	12	77	58	65	36	22	19	75	31	26	66	38
14	82	67	12	57	45	21	66	76	09	14	69	60	23
31	48	65	82	66	37	45	21	26	34	23	78	42	55
47	64	15	79	47	17	46	95	59	32	12	18	14	22
80	59	13	48	57	41	33	44	38	69	53	22	26	56
34	16	39	29	39	57	83	89	13	35	25	28	27	23
36	21	16	66										

BÓJ NAD RZEKĄ MOŁOCZNAJA

Nad Mołoczną ciągnął się dym. Lewy brzeg rzeki, obsadzony gęsto niemiecką artylerią, prawie bez chwili przerwy huczał strzałami w kierunku nadciągającej z rozległych stepów ofensywy wojsk radzieckich.

Był koniec lata, pogoda sucha i bezwietrzna. Po niebie włóczyły się szukające celu eskadry Heinkli i Junkersów. Chodziły gromadnie w zwartych szykach, bez normalnego przykrycia Messerschmittów, których brak zmusił Niemców do zaniechania przykrywania bombowców myśliwcami.

Ta nowa taktyka walki przyniosła im na przestrzeni dwóch dni pewne sukcesy.

Poprzedniej nocy dowództwo radzieckie podciągnęło jednak do przodu gwardyjską jednostkę lotnictwa myśliwskiego.

Jest trzeci dzień ofensywy nad rzeką Mołoczną. Gdzieś tam dalej, za wielkim kolanem przykrytego dymem zakrętu rzeki toczy się pojedynek artyleryjski.

Na punkcie dowodzenia radzieckich myśliwców panuje spokój. W płytkiej, przykrytej darnią i zamaskowaną siatką ziemiance zielona mapa z naniesionymi czerwonym ołówkiem stanowiskami przyciąga ogólną uwagę. Wyżsi dowódcy lotnictwa naradzają się nad taktyką walki z wrogiem. Obok pracuje radiostacja naprowadzenia. Huraganowy ogień artylerii przycicha stopniowo, aż w pewnej chwili milknie zupełnie. I wtedy u Dzusowa zaczyna dzwonić telefon z pierwszej linii. Ołówek dyżurnego biegnie szybko po czystej kartce papieru notując dwa słowa.

— Lecą bombowce! — i podany kierunek, i wysokość. Ile? Nie wiadomo. Lecą wysoko i w chmurach. Będą bombardować.

Czy załamie się tak starannie przygotowana przez długie tygodnie ofensywa na rzece Mołocznaja? Czy niemieckie bomby powstrzymają choćby na jeden dzień, czy nawet godzinę posuwanie się wojsk radzieckich na zachód?

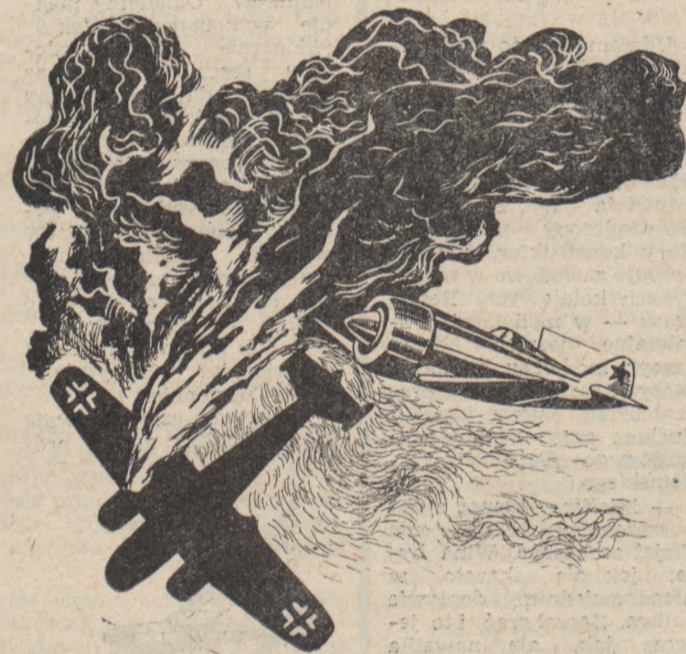
Dzusow to doświadczony w bojach oficer. Zupełnie spokojnym głosem rzuca do mikrofonu radiostacji kilka szyfrowanych słów, nie spuszczając wzroku z pokrytego chmurami horyzontu, skąd winien nalecieć wróg.

W ciszy, zapadłej po artyleryjskiej kanonadzie, słychać odległe brzęczenie, które narasta z każdą chwilą

Dzusow naprowadzał na cel. Wskazywał kierunek i wysokość. Szli prosto, jak strzelił.

Nad Mołoczną było gęsto od samolotów. Szły w chmurach i pod nimi, na różnej wysokości. Pokryszkin zawahał się na sekundę. — Swoi, czy Niemcy?

Rozpędzeni myśliwcy radzieccy czekali na rozkaz dowódcy. A dowódca milczał. Nie był pewien, a strzelać na ślepo nie chciał. Na dużej szybości i w warunkach złej widzialności.



Klucz alarmowy Pokryszkina wyszedł w powietrze dokładnie o godzinie 13.00. w niespełna pół minuty po otrzymaniu rozkazu z radiostacji naprowadzenia. Maszyny darte przez pilotów szły na pełnym gazie do góry, by spotkać się z wrogiem na korzystnej dla siebie wysokości. Dowódca czwórki — Pokryszkin zupełnie służbowym głosem zameldował przez radio w dół:

— Rozkaz zrozumiano! Wykonuję zadanie!...

jaka panowała w powietrzu, było bardzo trudno rozpoznać z daleka szczegóły sylwetek.

W końcu zdecydował: — nie strzelać! — Krzyknął przez radio i w tej chwili zrozumiał, że popełnił błąd. Krzyże! Na płatach zbliżających się samolotów widoczne były teraz zupełnie wyraźnie czarne krzyże. Zapóźno!

Od czegóż jednak trening w ostrym zadzieraniu maszyn do góry? Błyskawiczny zwrot i czwórka radzieckich myśliwców jest gotowa do ponownej akcji.

— Atakować!

Białe i czerwone smugi pocisków tworzą gęstą ścianę. Niemieccy strzelcy pokładowi, przyczajeni za swymi działkami, otwierają gęsty ogień. Niespodziewany atak wyprowadza z równowagi pilotów Heinkli i Junkersów. Walka idzie na całego.

Pokryszkin nurkuje ostro na ciasno zbitą grupę nieprzyjaciela. ŁA-5 z ostrym gwizdem idzie w dół. Na siatce celownika zawisła na chwilę sylwetka maszyny niemieckiego dowódcy. Na jedną sekundę, która wystarczyła w zupełności. Pokryszkin naciska spust. Seria! Seria!

Coś silnie uderza w owiewkę kabiny, kadłub, płaty. Niemiecki bombowiec eksploduje i samolot Pokryszkina przelatuje, jak pocisk, przez wybuch.

W szeregi niemieckich lotników zakrada się zamieszanie. Strata dowódcy naruszyła ich szyk. Trzeba teraz zamienić zamieszanie w panikę.

Myśliwce atakują teraz z dołu. Pokryszkin od czoła. Gołubiew ze środka gromady bombowców wyrywają jeszcze celnymi strzałami dwie maszyny wroga, które walą się w płomieniach na ziemię. To już nie zamieszanie — to popłoch w szeregach faszystów. Coraz któryś z bombowców nurkuje w dół chcąc ujść cało z pogromu. Lecz tam, poniżej czekają już na nich patrolujące klucze myśliwców radzieckich, przybyłe w międzyczasie i przechwytujące uciekinierów.

Walka powietrzna w górnych rejonach zbliża się ku końcowi. Cztery czerwonogwiezdne myśliwce wracają na polowe lotnisko. Na dole, na radiostacji dowodzenia oficer Dzusow, prowadząc inne klucze na pole boju, znajduje jednak chwilę czasu, by zawołać w stronę lotników Pokryszkina:

— Dobrze chłopcy! Dowódca dziękuje za walkę!

K. G.

SZYBOWCOWY PLAN

PO RAZ TRZECI

Bez przerwy napływają do redakcji listy, poruszające sprawę planu treningów szybowcowych w Aeroklubach. Zamieszczamy jeszcze dwa z nich, czekając na wypowiedź czynników miarodajnych.

LIST Nr 1

Szanowna Redakcjo!

Ponieważ coraz więcej szybowników zabiera głos w dyskusji dotyczącej planowego latania w szybownictwie, więc i ja postanowiłem dorzucić moje zdanie i wskazać drogę mogącą doprowadzić do poprawienia panujących w aeroklubach stosunków.

Z treścią listu „Zapalonego Szybownika", który został ogłoszony w SiM-ie Nr 3 najzupełniej się zgadzam. Stanowczo popieram tutaj wprowadzenie pewnych norm minimalnych w celu wyeliminowania pseudoszybowników, którzy zabierając innym loty — sami z tego żadnych korzyści nie wynoszą.

Jeżeli chodzi o działalność aeroklubów, to jak wynika z dwóch dalszych listów ogłoszonych w SiM-ie Nr 7, kluby traktują szybownictwo po prostu jak piąte koło u wozu i zupełnie nie dbają o jego rozwój. Rzecz ta jest zupełnie jasna, jeżeli się zważy, że w zarządach klubów zasiadają przeważnie ludzie starsi, którzy z szybownictwem nigdy nie mieli i nie mają nic wspólnego i dlatego zupełnie go nie popierają. W tym miejscu trzeba jednak także postawić pewien zarzut naszym zapalonym szybownikom. Nie wystarczy tutaj mianowicie tylko dyskutować i oczekiwać pomocy z góry! Każdy musi sam działać i walczyć o to, aby panujące stosunki się zmieniły i polepszyły! Po to są walne zgromadzenia członków aeroklubów, aby nasi zapaleni szybownicy mogli również wejść do ich zarządów i sami decydować o roli, jaką szybownictwo w ich klubach ma odgrywać.

Przeważnie na walnych zgromadzeniach członkowie aeroklubów zachowują się biernie i prawie w ogóle nie zabierają głosu. Czy należałoby to tłumaczyć tym, że poprzednio interesowali się oni sprawami klubu tylko pobieżnie, a obecnie nie mają dość chęci do pracy w klubie? Praca w klubie też jest ważna, tym bardziej, że bezpośrednio wiąże się z zagadnieniem latania.

W naszym aeroklubie sprawa szybownictwa przedstawia się również dosyć mętnie, a jednak teraz jest już coraz lepiej i w zeszłym sezonie mogliśmy się pochwalić czterema kategoriami „D" (całkowite wyszkolenie po wojnie). Na zbliżający się sezon mamy już wyznaczony plan działania (ogłoszony w SiM-ie na Dzień Zjednoczenia) i obecnie dążymy całą parą do tego, aby umożliwić w jak największym stopniu latanie junakom SP.

„Dalszy zapalony szybownik - Lunatyk"

LIST Nr 2

Szanowna Redakcjo!

Pragnę wypowiedzieć się w szeroko omawianej już na łamach „SiM"-u sprawie szybowcowego planu. W ubiegłym roku w ramach PO „SP" ukończyłem 2. stopień wyszkolenia szybowcowego i nie będę się rozwodził nad moim entuzjazmem do szybownictwa. Zagadnienie treningu dla kadr młodych pilotów jest zagadnieniem niezmiernej wagi ze względu na ich przyszłe szkolenie. Chciałbym więc zapytać, czy dla tych młodych adeptów szybownictwa latać, odbywać trening, to znaczy należeć do aeroklubu? Czy aerokluby zechcą przyjąć na członków przeszło dwutysięczną rzeszę młodych szybowników? Do aeroklubów należą szybownicy, mieszkający w miastach będących siedzibami danych klubów. Co w takim razie z szybownikami z prowincji?

Zorganizowaniem stałego treningu dla junaków - pilotów winny zająć się niezwłocznie Wydziały Lotnicze Wojewódzkich Komend Powszechnej Organizacji „Służba Polsce".

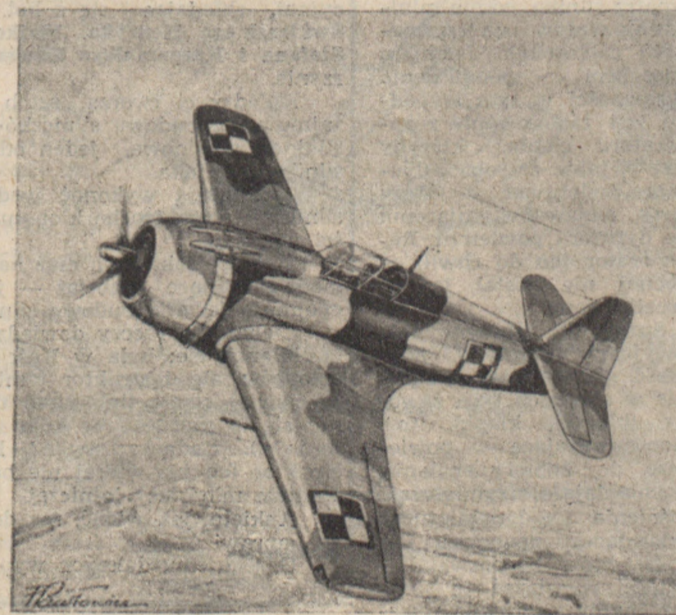
W Łodzi — „Służba Polsce" w porozumieniu z Aeroklubem Łódzkim przystąpiła już w ub. r. do zorganizowania treningu dla junaków-pilotów z terenu całego województwa. Nie wiem, jakie dało to dotychczas wyniki. Tak się złożyło, że byłem trzy razy wysyłany przez moją Komendę Powiatową na ów trening, byłem na lotnisku i nie wykonałem ani jednego lotu. W imieniu moich kolegów-pilotów wyrażam nadzieję, że sprawy treningu w województwie łódzkim wezmą w przyszłości lepszy obrót, że będziemy mieć wreszcie plan szybowcowy i że żaden z nas nie będzie pokrzywdzony.

Co do norm, to moim zdaniem najlepiej będzie, gdy za normę obierze się jedynie czas wylatany, a nie ilość startów, jak to projektował „Zapalony Szybownik" w Nr 3 „SiM"-u z br. Trening dla pilotów szybowcowych 2. stopnia może się odbywać wyłącznie w lotach z wyciągarki, gdzie czas lotu wynosi ok. 5 min. Jeżeli za normę przyjmiemy 1 godz. 30 min., to konieczna ilość lotów będzie wynosić ok. 18 (a nie 45).

Przepraszam Szanowną Redakcję za tak obszerny i nieco spóźniony list i zasyłam serdeczne pozdrowienia.

„Szybowcowy entuzjasta"

JASTRZĄB



Na liczne prośby naszych Czytelników podajemy rysunek samolotu polskiej przedwojennej konstrukcji: PZL „Jastrząb".

Był to samolot, o którym się bardzo wiele mówiło, ale niestety, poza kilkoma doświadczalnymi egzemplarzami w produkcji seryjnej typu tego nie było.

Rysunek odtworzono w miarę możliwości dość wiernie. Oto kilka danych tej maszyny: „Jastrząb"— był to myśliwiec, konstrukcji całkowicie metalowej i z chowanym podwoziem. Posiadał silnik gwiaździsty Bristol Mercury VIII o mocy 888 KM, z którym osiągał przy oblatywaniu szybkość 450 km/godz. Według zamierzeń „Jastrząb" miał być budowany równocześnie w trzech wytwórniach: PZL, PWS i RWD na silnik Gnome Rhone „Mars" o mocy 700 KM.

Spośród tych fabryk najlepszy prototyp został wybudowany w PWS. Posiadał konstrukcję drewnianą, przy której osiągał ładną szybkość 520 km/godz. W wykonaniu RWD samolot osiągał 460 km/godz — przy konstrukcji mieszanej.

Na uzbrojenie „Jastrzębia" przewidywano 4 kaemy oraz dwa działka umieszczone w płatach. Zasięg wynosił około 800 km.

W każdym bądź razie „Jastrząb" był najnowocześniejszą maszyną polską w 1939 roku. Że nie brał udziału w wojnie jest tylko „zasługą" ustroju i ludzi z obozu sanacyjnego.

CO SŁYCHAĆ W INSTYTUCIE SZYBOWNICTWA

Na warsztacie znajduje się szybowlec—Kaczka „IS-5". Obecnie kończy się budowę kadłuba i skrzydeł. Przeprowadzono już próbny montaż całości. Kończy się również remont „Żurawia" z przednim leżącym miejscem pilota. W opracowaniu obliczeniowym znajduje się w biurach Instytutu szybowiec akrobacyjny „IS-4" oraz wyciągarka szybowcowa zupełnie nowej konstrukcji z dwoma bębnami.

Przeprowadzono homologację „Komara 48", wykonując niektóre pomiary przy pomocy radia (Pilot — ziemia).

P. E.

W SPRAWIE SILNIKA ODRZUTOWEGO

Panie Redaktorze!

Mam lat 21 i pracuję jako robotnik. Interesują mnie silniki odrzutowe. Na podstawie mych skąpych wiadomości o budowie tego rodzaju silników doszedłem do wniosku, że można podnieść sprawność silników pulsacyjnych o działaniu ciągłym, przy małych prędkościach, przez zastosowanie specjalnej konstrukcji.

Na tej zasadzie, sądzę, można także zbudować silnik sprężarkowy o prostej konstrukcji. Mam oprócz tego projekt turbiny nie posiadającej łopatek, która może być napędzana gazami spalinowymi lub parą.

Uprzejmie proszę o ocenę mych pomysłów, oraz o wyjaśnienie, czy tzw. uszczelnienie labiryntowe nie zdradza skłonności do przenikania gazów z ciśnienia wysokiego do mniejszego? Zobowiązuję się w zamian do informowania Redakcji o wyniku mych prac, o ile dojdę do realnych wyników.

„Sympatyk" z Gliwic

Sprawami poruszonymi przez kol. „Sympatyka" zajął się inż. Stanisław Wójcicki z Głównego Instytutu Lotnictwa, do którego zwróciliśmy się z prośbą o rzeczowe wyjaśnienia i ocenę wyżej wymienionych pomysłów. Odpowiedź inżyniera Wójcickiego drukujemy w całości, w przekonaniu, iż zainteresuje ona wielu naszych Czytelników.

W związku z Waszym listem w sprawie udzielenia odpowiedzi na pytania jednego z Waszych Czytelników, czynię to z wielką przyjemnością poniżej.

1. Sprawa podniesienia sprawności silników pulsacyjnych i przelotowych o działaniu ciągłym przez zastosowanie „specjalnej konstrukcji" (nawet przy małej prędkości).

Odpowiedź:

Sprawność ogólna silnika przelotowego o działaniu ciągłym (strumieniowego) wynosi (patrz Techn. Lot. Nr 2—3, str. 63)

$$\eta = \frac{A\,(\alpha\, w - v)\, v}{g\,(H_u + \frac{A}{2g} v^2)(\alpha - 1)}$$

gdzie $\alpha = \frac{G + B}{G}$

Oznaczenia:

A — równoważnik mechaniczny ciepła

G — ilość powietrza, przepływającego przez silnik w kg/sek.

B — ilość paliwa, którą zużywa silnik w kg/sek.

H_u — wartość opałowa paliwa

w — prędkość wypływu czynnika z dyszy

v — prędkość lotu

g — przyśpieszenie ziemskie.

Jak widać z tego wzoru, sprawność silnika przy założeniu, że α i H_u jest stałe — zależy tylko od prędkości lotu (rośnie wraz z tą prędkością) oraz od prędkości wypływu gazów z dyszy (maleje ze wzrostem tej prędkości).

Stąd wniosek, że żadne choćby najbardziej pomysłowe konstrukcje nie mogą podnieść tej sprawności przy małej prędkości lotu (mogą tylko zmniejszyć nieco straty przepływu wewnątrz silnika, co ma minimalny wpływ na sprawność całkowitą). Jedynym sposobem podniesienia sprawności w tym wypadku jest zastosowanie regeneratora ciepła, któryby ciepło, jakie ze sobą zabierają wylatujące z dyszy gazy, oddawał wlatującemu do dyfuzora powietrzu. Regenerator ten do chwili obecnej nie został jeszcze zrealizowany.

Sprawność silników pulsacyjnych możnaby podnieść, gdyż stosowane obecnie w silnikach tych zawory (blaszki, klapki itp.), doprowadzające powietrze do komory spalania, pochłaniają olbrzymią część ciśnienia dynamicznego wlatującego powietrza. Pomysł, który by pozwalał inaczej rozwiązać tę sprawę, byłby naprawdę rewelacją.

2. Sprawa silnika sprężarkowego prostej konstrukcji oraz turbiny nie posiadającej łopatek.

Odpowiedź.

Rzecz nie wydaje się prawdopodobna, niemniej może zaproponujecie swemu Czytelnikowi, by przysłał projekt swój do GIL-u, gdzie zostanie rozpatrzony i oceniony.

3. Sprawa uszczelnienia labiryntowego.

Odpowiedź.

Każde uszczelnienie labiryntowe „przepuszcza" parę, względnie gaz, z ciśnienia wysokiego do mniejszego. Ilość przepuszczonego gazu w jednostkę czasu zależy od:

a) stosunku ciśnień przed i za labiryntem

b) własności samego czynnika (lepkość)

c) ilości i rodzaju labiryntów.

Zadaniem konstruktora jest znalezienie kompromisu między ilością labiryntów, a więc długością uszczelnienia (które „podłuża" konstrukcję), a ilością straconego czynnika (która zmniejsza sprawność urządzenia).

Z poważaniem

(—) Stanisław Wójcicki.

Przypuszczamy, że kol. „Sympatyk" znalazł wyjaśnienie wszystkich swoich wątpliwości. Radzimy mu przesłać do nas swoje projekty, a my z kolei przekażemy je do GIL-u. Równocześnie przypominamy Wam kol. „Sympatyku" o danej obietnicy: Czekamy na wyniki Waszych prac.

WYNIKI ANKIETY SILNIKOWEJ, CZYLI KTO BUDUJE SILNIK SiM?

Podajemy pierwsze wyniki naszej ankiety pod hasłem „MOTORYZUJEMY MAŁE LOTNICTWO".

Trudno byłoby drukować nazwiska wszystkich biorących udział w ankiecie, ograniczymy się więc do zanotowania najciekawszych wypowiedzi.

Pierwszym czytelnikiem, który nadesłał odpowiedzi na ankietę, był kolega **Kazimierz Smolarski z Zawiercia.** Z poszczególnych punktów dowiedzieliśmy się, że zbuduje jeden silnik, że zrozumiał dobrze rysunki, że zbudował siedem modeli i jednym słowem chce motoryzować małe lotnictwo...

Jedną z ciekawszych była odpowiedź grupy konstrukcyjnej, składającej się z kol. kol. **Prądzyńskiego Bohdana, Swierskiego Henryka, Majkowskiego Władysława, Krefta Stefana i Kasperskiego Edwarda,** zamieszkałych w Kościerzynie.

Koledzy ci tworzą „sztab konstruktorów" i wspólnie zajmują się budową silniczków. Tak! Już zbudowali trzy silniczki spalinowe, jeden odrzutowy, a w budowie mają silnik do kajaka.

Zamierzają wykonać według naszych planów dziesięć silników; mają trochę kłopotu z materiałem, ale te trudności pokonają.

Wszyscy jak jeden mąż należą do ZMP. Budują również modele latające, chociaż — jak piszą — ich plan pracy obejmuje jedynie budowę silniczków.

Ciekawych rzeczy dowiedzieliśmy się przy okazji z ankiety. Mianowicie: była w Kościerzynie modelarnia licząca 20 chłopców, ale instruktor tamtejszy chciał ich mieć 100, bo wymawiał ciągle (tak piszą nasi Czytelnicy), że nie opłaci mu się ta mordega za kilka marnych groszy, które otrzymuje (!). Ładnie, prawda? Pocieszmy się nadzieją, że instruktor ten już więcej nie będzie się zajmował wychowywaniem młodzieży lotniczej.

Ankieta, jak widać, ma dość szeroki zasięg i wiele złego naprawi.

Oczekujemy dalszych wypowiedzi. **(Red.)**

MAŁE LOTNICTWO W ŚWIECIE

6 lutego br. odbyły się w Györben (Węgry) zawody modeli pokojowych.

Modele były podzielone na grupy w zależności od rodzaju pokrycia (papier, mikrofilm) i konstrukcji (śmigłowce). Najlepszy czas osiągnął mikromodel T. Gabora — 2 min. 09 sek. Śmigłowiec I. Greinera utrzymał się w powietrzu 43 sek.

* * *

Aeroklub Francji posiada wśród swoich członków 2 000 modelarzy z licencją (posiadających prawo brania udziału w mistrzostwach).

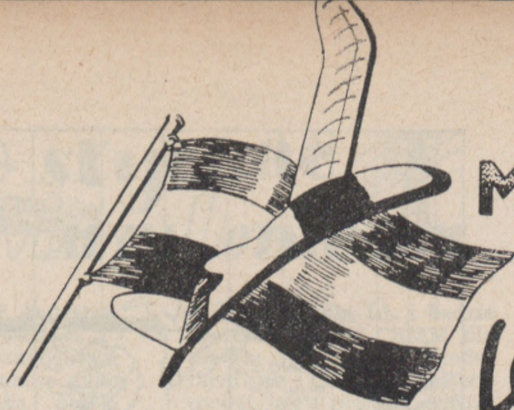
We Francji opracowano nowy typ modelu na uwięzi, wyposażonego w silniczek elektryczny, zasilany przewodem doprowadzającym. Sterowanie odbywa się przy pomocy odpowiedniej instalacji elektrycznej włączonej za pomocą przekaźnika, działającego przy naciśnięciu odpowiedniego guzika na tablicy rozdzielczej. Długość linki może wynosić 50 m.

* * *

Modelarze włoscy posiadają do swej dyspozycji ponad 100 różnych silników o pojemności od 0,63 — 18 cm^3.

Wśród tych konstrukcji przeważają samozapłony, dwutakty. Są również trzy silniki czterotaktowe z zapłonem elektrycznym o pojemności od 9.6 — 32 cm^3.

J. W.



MODELARSTWO na Węgrzech

RYSZARD WITKOWSKI, inż.

Do ostatniej wojny na światowej arenie modelarskiej niezbyt wiele było słychać o modelarstwie na Węgrzech. Praktycznie nic. Niemałą więc sensację wywołali Węgrzy, gdy w przeciągu ubiegłych dwu lat, aż cztery razy wtargnęli na pozycje międzynarodowej tabeli rekordów modelarskich, ustanawiając trzy istniejące do dziś rekordy. Są nimi:

w kategorii modeli wodnosamolotów z napędem gumowym:

czas lotu — model BM-1 (György Benedek) dnia 6.V 1948 29 min. 10 sek.

odległość — model BM-1 (György Benedek) dnia 6.V 48 z Rakos do Rakospalota . . . . 10,450 km

w kategorii modeli lądowych z napędem gumowym:

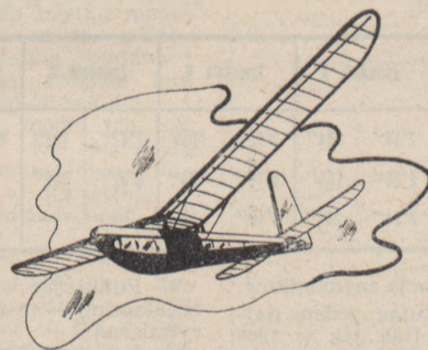
odległość — model BM-1 (György Benedek) dnia 20.VII 47 z Rakos do Hort . . . . 50,260 km

Zaznaczyć tu trzeba, że poprzedni rekord długotrwałości lotu dla wodnosamolotów, ustanowiony dn. 7.IX 1947, również należał do modelarza węgierskiego Antala Fakete.

Cóż sprawiło, że węgierskie „małe lotnictwo" mogło osiągnąć tak piękne wyczyny? Czy nad tym małym, zniszczonym przez wojnę krajem wieją inne wiatry niż nad resztą świata, inne są prądy termiczne? Napewno nie! A więc?

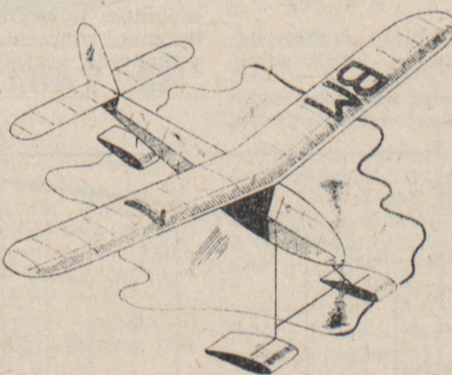
Aby móc zrozumieć przyczynę węgierskich powodzeń zapoznać się musimy z warunkami, w jakich rozwija się tamtejszy ruch modelarski. Informacje te pochodzą od wspomnianego wyżej modelarza György Benedek'a, który jako inżynier i doktór nauk technicznych jest jednym z naukowców węgierskiego modelarstwa.

Do roku 1940, praktycznie rzecz biorąc, nikt na Węgrzech modelarstwem się nie zajmował. W roku tym jednak powstał pierwszy klub modelarski, po nim dalsze. W dwa lata później liczba ich sięgała już 14. W początkach swej pracy kluby te ulegały wyraźnie wpływom niemieckim, później jednak zaczęły wytwarzać swój własny styl modelarski, styl, który ostatecznie skrystalizował się po oswobodzeniu Węgier w roku 1945. Najbardziej charakterystycznymi jego znamionami jest stosowanie w modelach prawie wyłącznie obrysów płatów prostokątnych z zaokrąglonymi końcami, oraz własnych węgierskich profili. Profili tych jest do chwili obecnej 29 o grubościach od 3% do 12%. Stanowią one przedmiot dumy Węgrów, słusznie zresztą, bowiem modele z nimi posiadają znacznie lepsze wyczyny od modeli z profilami „tradycyjnymi" jak RAF 32, NACA 6412 itp. Dla przykładu: średni model z napędem gumowym z normalnym cienkim profilem posiada prędkość opadania rzędu 80 — 100 cm/sek, gdy taki sam model z profilem węgierskim ma tę samą prędkość rzędu 65 cm/sek. Różnica wyraźna. Rekordowy model BM-1, który w dwu swych wersjach, lądowej i wodnej, zdobył trzy rekordy, posiadał również profil węgierski 3% grubości.



U góry: Typowy model szybowca, typu parasol z cienkim, ptasim profilem. Najlepszy czas lotu 12 min. 45 sek.

U dołu: Rekordowy model hydroplanu konstr. inż. György Benedeka, zdobywca światowego rekordu odległości i czasu lotu.



Inną cechą charakterystyczną modeli stylu węgierskiego jest ich mała prędkość postępowa, pozwalająca krążyć na małym promieniu i tym samym maksymalnie wykorzystywać pęcherze termiczne.

Równina węgierska posiada wielkie bogactwo termiki. Latem w lipcu i sierpniu prądy termiczne, nadające się dla modeli, istnieją już od 8 rano i trwają nierzadko do 6 pp. To bogactwo termiki spełnia również wielką rolę w obecnym masowym rozwoju ruchu modelarskiego u naszych przyjaciół z nad Dunaju.

Trudnościami, z jakimi walczą modelarze węgierscy, są przede wszystkim: brak dobrej gumy, brak balsy, silniczków spalinowych i klei. Modele budowane są głównie z materiałów krajowych, jak sosna i sklejka oraz krajowa, niezwykle twarda guma. Silniczki importowane są przeważnie z Czechosłowacji.

Wielkim powodzeniem na Węgrzech cieszą się modele pokojowe (mikromodele). Najlepsze czasy uzyskane w tej kategorii wynoszą: 10 min. 8 sek. dla modeli pokrytych mikrofilem i 5 min. 36 sek. dla pokrytych papierem.

W ciągu roku 1948 odbyło się na Węgrzech szereg zawodów modelarskich, niektóre nawet z udziałem zawodników zza granicy. Wobec ujawnienia na nich doskonałych wyników, modelarze węgierscy noszą się z zamiarem wzięcia udziału w roku bieżącym w zawodach urządzanych przez modelarzy krajów zaprzyjaźnionych z Republiką Węgierską. Może zawitają i do nas? Dobrze byłoby, gdybyśmy mogli zmierzyć swe siły w braterskim współzawodnictwie.

JAK BĘDZIEMY OBLICZAĆ WYNIKI XIV ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

WŁADYSŁAW NIESTOJ

Regulamin XIV Ogólnokrajowych Zawodów Modeli Latających wprowadza zasadniczą zmianę punktowania wyników. Ilość punktów, zdobytych w jednym locie, oblicza się wg następującego wzoru:

$$P = \log C \times 100$$

gdzie P — ilość punktów,

C — czas lotu w sek.

Ogólna ilość punktów jest sumą punktów z trzech lotów, czyli

$$P_c = P_1 + P_2 + P_3$$

W wypadku nie wykonania startu P = O.

Czy nowa metoda punktowania jest słuszna?

Dla ułatwienia porównania przytoczę dotychczasowe systemy punktowania stosowane u nas.

1. Na XII OZML w Poznaniu punktowano jeden najlepszy lot modelu (czas lotu w sekundach = ilości punktów). Najczęściej zwyciężał model, który trafił szczęśliwie na warunki termiczne. Każdy z zawodników liczył na „kominek", więc starał się wykonać lot w południe, co powodowało nasilenie lotów w tym czasie. Nadmiar chętnych do startu utrudniał pracę komisji, która troiła się, aby umożliwić wszystkim starty i bardzo często nie dało się uniknąć przykrych zatargów. Natomiast rano i wieczorem startowano niechętnie, komisja zmuszała zawodników do startowania pod groźbą utraty startu.

W wypadku gdy zawodnikowi udało się uzyskać wynik wielominutowy, chował on model do skrzynki i tylko osiągnięcie lepszego wyniku przez innego zawodnika mogło go zmusić do następnego startu!

2. W 1948 r. w Katowicach wprowadzono już pewną poprawkę przez zastosowanie punktacji średniego lotu — sumę trzech lotów dzielono przez trzy i wynik brano pod uwagę w punktacji. Metoda ta ma zdecydowaną przewagę nad poprzednią, gdyż każdy zawodnik starał się wykonać wszystkie starty, a ewentualny lot termiczny miał znacznie mniejszy wpływ na ogólną punktację.

Metoda ta jest często stosowana w innych krajach, z tą tylko różnicą, że bierze się do punktacji tylko dwa najlepsze loty.

Dla bardziej przejrzystego wykazania słuszności nowej metody punktowania rozpatrzmy następujący przykład:

Czterech zawodników A, B, C i D uzyskało następujące wyniki:

	Zawodnik A		Zawodnik B		Zawodnik C		Zawodnik D	
Pierwszy lot	2'14''	134''	3'05''	185''	2'42''	162''	8'36''	516''
Drugi lot	2'35''	155''	3'19''	199''	6'02''	362''	—	—
Trzeci lot	3'24''	204''	0'40''	40''	—	—	—	—

Klasyfikacja zawodników:

1. Punktując jeden najlepszy lot (tak jak w 1947 roku):

1. Zawodnik D — 516 sek.
2. „ C — 362 „
3. „ A — 204 „
4. „ B — 199 „

2. Punktując średni lot z dwóch lotów najlepszych (czyli sumę dwóch najlepszych lotów):

1. Zawodnik C — 524 sek
2. „ D — 516 „
3. „ B — 384 „
4. „ A — 359 „

3. Punktując średni lot trzech lotów (czyli sumę trzech lotów) — Katowice, 1948 r.:

1. Zawodnik C — 524 sek.
2. „ D — 516 „
3. „ A — 498 „
4. „ B — 424 „

4. Punktując wg nowego regulaminu — metodą logarytmiczną:

1. Zawodnik A — 212,7 + 219,033 + 230,963 = 662,696 punktów *
2. Zawodnik B — 160,206 + 226,707 + 229,855 = 616,768 punktów
3. Zawodnik C — 220,952 + 255,871 + 0 = 476,823 punkty
4. Zawodnik D — 271,265 + 0 + 0 = 271,265 pkt.

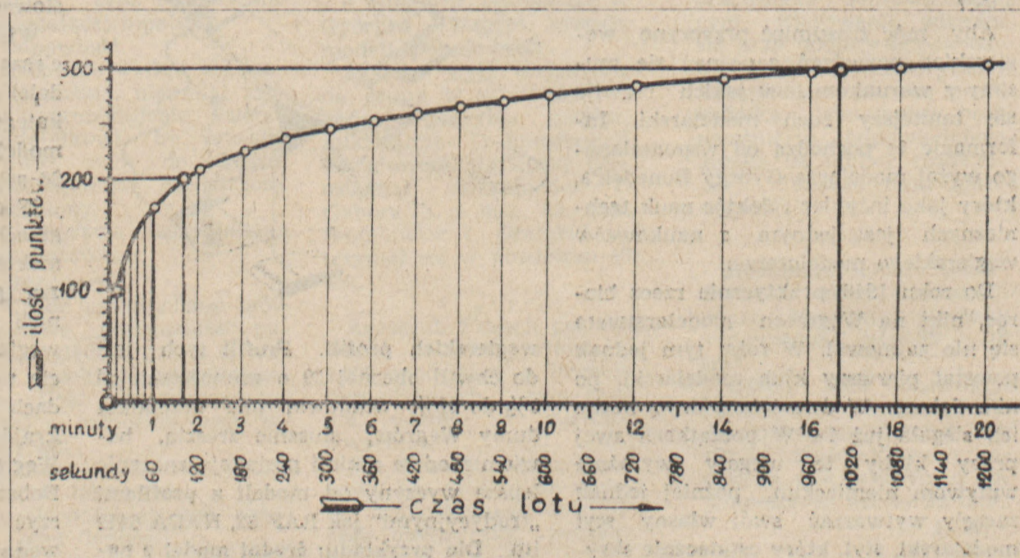
Porównując punktację łatwo zauważyć, że w nowej metodzie punktowania olbrzymie znaczenie posiada wykonanie wszystkich startów. Strata jednego chociażby startu, praktycznie rzecz biorąc, uniemożliwia zwycięstwo!

Np.: jeden z zawodników wykonał 3 loty po 100 sekund, łącznie zdobył 3×200 = 600 pkt.; aby zdobyć taką ilość punktów w jednym locie, model musiałby wykonać lot trwający milion sekund, czyli około 278 godzin! lub dwa loty trwające po 1 000 sekund, czyli około 16,66 minuty, co jest również bardzo trudne do osiągnięcia nawet przez najlepszy model.

Należy więc b. starannie opracować model (zarówno aerodynamicznie jak i wytrzymałościowo) i przyjeżdżać na zawody z dokładnie wystabilizowanym modelem. Nie zapominać o zapasowych śmigłach!

Również duże znaczenie będzie miała współpraca koleżeńska poszczególnych ekip; wszelkie nieporozumienia i tarcia na pewno znajdą odzwierciedlenie w osiągniętych wynikach indywidualnych i zespołowych.

* sprawdź na wykresie.



Co słychać w Małym Lotnictwie

B. D.—109 konstr. Bolesław Degler — Poznań

Staraniem poznańskiego okręgu LL wydano plan modelu szybowca przejściowego w skali 1:1. Arkusz zawiera wszystkie rysunki wykonawcze i jest bardzo przejrzysty w czytaniu. Cena planu 40 zł z przesyłką (zamawiać: LL—Poznań, Wały Jana 12).

Dane modelu: rozpiętość — 1 320 mm, długość— 820 mm; powierzchnia skrzydeł — 18,75 dcm²; powierzchnia statecznika poziomego — 3,6 dcm²; ciężar — 280 g. Profil skrzydła Clark Y, profil stateczników symetryczny. Należy nadmienić, że model ten jest dalszą wersją szybowca, którego plan podawaliśmy w grudniowym numerze SiM-u w roku 1947.

„ŻAK" szkolny model szybowca, konstr. Jan Bury — Poznań

Standartowy model szybowca szkolnego nagrodzony na konkursie LL w ubiegłym roku.

Plan w skali 1:1 został wydany w styczniu br. przez okręg poznański LL i będzie sprzedawany w CSMM dla użytku wszystkich modelarni w kraju. Zarówno model jak i plan są bardzo starannie opracowane.

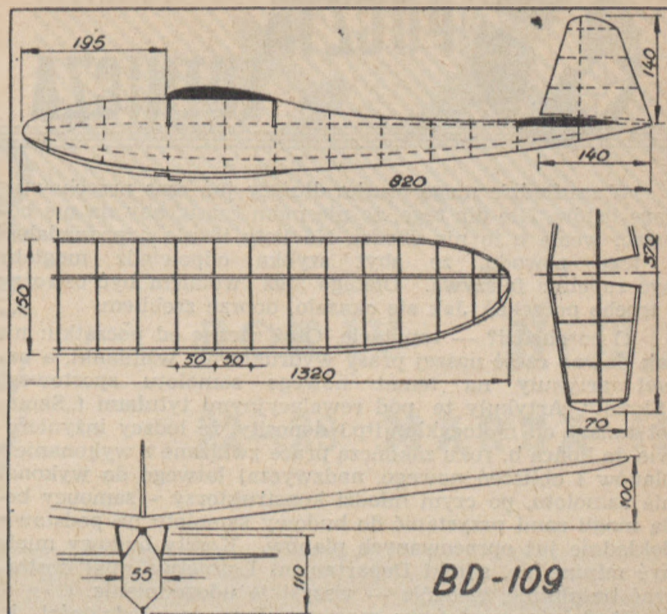
Dane modelu: rozpiętość — 850 mm, długość — 681,5 mm, głębokość skrzydła — 150 mm. Profil konstruktora z ostro zakończoną przednią krawędzią ułatwiającą montaż i oklejanie. Cena planu 40 złotych. Zamawiać przez CSMM.

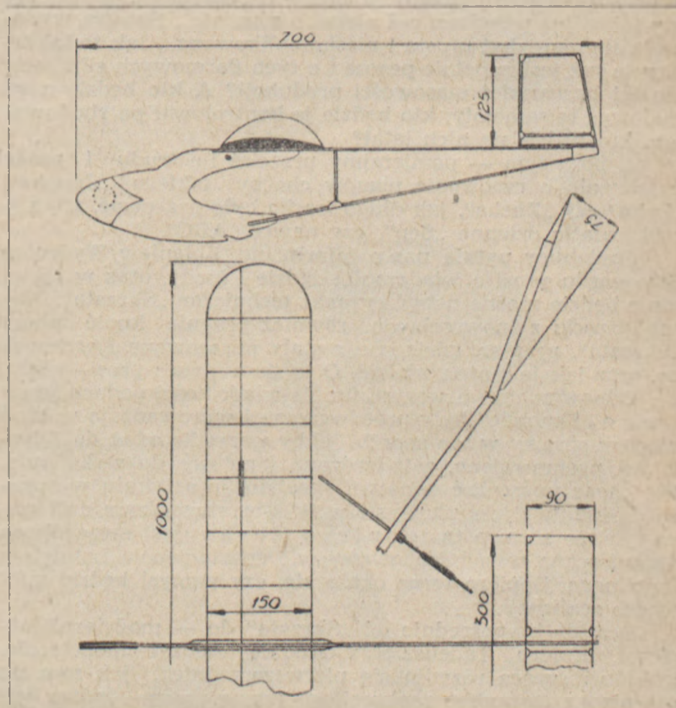
CWS-20 „MUCHA", konstr. Władysław Cichy—Szczecin

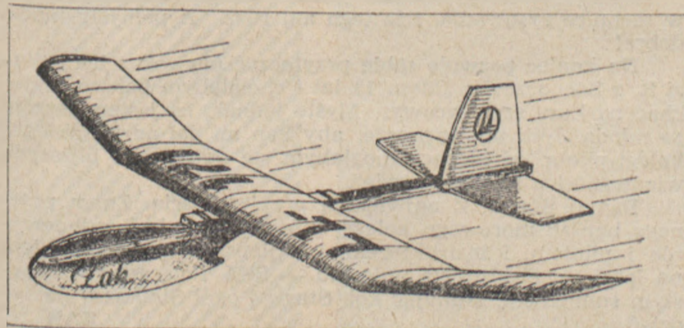
Szybowiec szkolny, opracowany dla użytku modelarni w Szczecinie, odznacza się prostotą budowy i przecietnym czasem lotu wynoszącym 70 sekund.

Obecnie model ten jest budowany w modelarni Szkoły Rzemieślniczo - Budowlanej w Szczecinie w ramach prowadzonego tam kursu.

Rozpiętość — 1 000 mm; długość — 700 mm; powierzchnia nośna — 14,78 dcm²; ciężar — 172 g; obciążenie jednostkowe — 8,5 g/dcm².







TEORETYCZNY KURS SZYBOWCOWY „SP" W BIAŁOSTOCKIM

Suwałki. W budynku Wojewódzkiego Ośrodka Szkoleniowego „SP" ruch. Zjechali się tu junacy „SP" z całego województwa białostockiego na teoretyczny kurs szybowcowy. Sala zapełniona po brzegi młodymi chłopcami — wszyscy oni, to synowie robotników i chłopów.

Uroczyste otwarcie kursu i... zaraz do roboty. Pracy jest wiele. Program dnia, tak jak w wojsku — od pobudki, aż do capstrzyku, jest ściśle wypełniony. Po godz. 22, kiedy wszyscy powinni już spać, niektórzy z junaków cichaczem wymykają się spod koca, by w świetlicy uzupełnić swoje wiadomości. Ogromny materiał muszą opanować w szybkim tempie i dlatego tak zawzięcie pracują. Wiedzą, że droga do lotnictwa prowadzi poprzez długą i rzetelną pracę nad sobą. Na twarzach junaków widać nieraz zmęczenie — zapału do pracy nigdy jednak nie braknie.

W programie zajęć była również wycieczka na szybowisko do Szelmentu. Pusta szkoła napełniła się gwarem junaków. Twarze są radosne. Każdy musiał chociażby dotykiem sprawdzić wszystkie części „Patyka". Każdy próbował też swoich sił na siodełku, poruszając drążkiem. Wycieczka ta utrwaliła w pamięci chłopców wiadomości z zakresu szybownictwa.

Kursiści przystąpili do współzawodnictwa w nauce. Ci, którzy starali się i słuchali pilnie wykładów, mieli wspaniałe wyniki. Pierwsze miejsce zajęli junacy z powiatu łomżyńskiego, zwyciężając swych kolegów z powiatu Suki różnicą 40 punktów.

Egzaminy wypadły pomyślnie. Junacy „SP" zdobyli na kursie nie tylko potrzebny im zasób wiedzy lotniczej na praktyczne szkolenie szybowcowe w lecie, lecz również pogłębili swą wiedzę, potrzebną im w codziennym junackim życiu — w codziennej walce o lepsze jutro. **(kon)**

KTO NASTĘPNY...

Junacy „SP" drugiego skoszarowanego kursu szybowcowego, odbywającego się w Szkole Żaglowej w Pinczowie, uchwalili jednogłośnie w dniu zakończenia kursu zaprenumerować SiM. Zobowiązali się oni wpłacić należność do dnia 5 marca, br., tj. po powrocie do domu.

Teoretyczne kursy szybowcowe odbywają się obecnie na terenie całej Polski. Decyzja powzięta na II kursie w Pinczowie znajdzie z pewnością oddźwięk na innych kursach. Kto następny?



POCZTA LOTNICZA

W szufladzie mego biurka dłuższy już czas przechowuję parę listów. Nie dla tego, że nie mam czasu, aby na nie odpisać; wcale o to nie chodzi. Na listy te nie odpowiadałem z tego powodu, że zbyt szybka odpowiedź mogłaby być zupełnie fałszywa. Dlatego też wolałem być ostrożny i trochę poczekać. Jak się okazało, dobrze zrobiłem.

O co chodzi? — zapytacie. Otóż zacznę od początku: nie tak dawno część naszej prasy wydrukowała wzmianki, a nawet artykuły na temat nowego samolotu sportowego „Skrzat". Artykuły te pod rewelacyjnymi tytułami („Samolot tańszy od motocykla" itp.) donosiły, że łódzcy inżynierowie do końca b. roku zakończą prace związane z wykonaniem planów i obliczeń nowego, nadzwyczaj łatwego do wykonania samolotu, po czym młodzi konstruktorzy - samoucy będą mogli sami przystąpić do budowy samolotu na podstawie dokładnie już opracowanych planów. Koszty budowy miały być minimalne, silniki Departament Lotnictwa miał dostarczać bezpłatnie, w ogóle — wszystkie udogodnienia.

Czytelnicy nasi żywo zareagowali na te wiadomości i... zwrócili się z kolei do SiM-u o ich potwierdzenie. My — oczywiście również czytaliśmy w prasie o „Skrzacie", wiedzieliśmy także już przedtem coś niecoś o nim, ale... Sprawa wydawała się nam zbyt prosta i nieskomplikowana... Jak to tak?— Czy to już jest zupełnie pewne i o tych darmowych silnikach, i o tej beztroskiej masowości produkcji? A kto będzie mógł budować te samoloty, kto będzie je kontrolował po zbudowaniu, kto będzie na nich latał?

A poza tym — pamiętajmy przecież ile trudu i pracy kosztowało opracowanie planów choćby takiego „Junaka", „Żaka" czy „Zucha", jak długo trzeba było pracować, aby ujrzał światło dzienne „Sęp", czy nawet „ABC".

Czytelnicy pytają nas o informacje. Zbigniew Wydro ze Starogardu prosi o wiadomości „gdzie i kiedy, oraz w jakiej cenie będzie można nabyć rysunki techniczne „Skrzata"; Karol Piasecki z Inowrocławia również pragnie kupić plany „Skrzata", pytając, gdzie one zostały opracowane i wykonane, oraz jak je można zdobyć. O to samo pyta i prosi—wielu.

Odpowiadam im wszystkim, że wiadomości podane przez prasę o „Skrzacie" były przedwczesne i wprowadzają w błąd ujęciem sprawy w ten sposób, jakby wszystko od A do Z było już postanowione, zatwierdzone i gotowe do wykonania. Nie chcąc uprzedzać tematem specjalnego artykułu w sprawie „Skrzata", jaki ukaże się w SiM-ie, stwierdzam dziś tylko tyle, że sprawa ta dopiero teraz jest szczegółowo dyskutowana wśród fachowców w Departamencie Lotnictwa Cywilnego. Dopiero teraz okaże się, czy pomysł będzie miał szanse realizacji.

Przejdę bezpośrednio od „Skrzata" do — modelarni lotniczej. Kolega Tadeusz S. z Grodźca założył modelarnię, w której „praca rozwija się pierwszorzędnie", jak sam do nas pisze. „Dowodem znakomitego tempa pracy — pisze kol. Tadeusz — jest to, że w przeciągu dwóch miesięcy wykonaliśmy 10 modeli różnych typów".

Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie — pomieszczenie. Modelarnia mieści się w lokalu izby harcerskiej, w której są dwie drużyny harcerskie. Warunków do pracy — właściwie nie ma, toteż kolega Tadeusz czyni usilne starania, aby dostać na użytek modelarni wolną izbę na nieczynnym na razie szybowisku. Zwracał się osobiście w tej sprawie do Okręgu Wojewódzkiego LL w Katowicach, ale tam mu powiedziano, że „jeśli Obwód Sosnowiecki LL zgodzi się, to oni nic do tego nie mają". Tadzio poszedł do Ośrodka Szkoleniowego LL (Obwód LL w Sosnowcu) i przedstawił swe prośby o lokal. Tu powiedziano mu, że w tej sprawie... muszą porozmawiać właśnie z Okręgiem Wojewódzkim LL w Katowicach.

Tadzio — czeka.

Okręg z Obwodem — prawdopodobnie jeszcze rozmawiają.

Na zdjęciu na okładce:

Junacy SP — kursiści Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych na ćwiczeniach.



Instruktor Edward Adamski kieruje startem na wyciągarce przy pomocy przenośnego aparatu krótkofalowego. Wszystkie nowoczesne środki techniczne mają do dyspozycji uczniowie Centralnej Szkoły instruktorów szybowcowych

Modelarze — duszą się w ciasnym pomieszczeniu.

Kochany Okręgu i Obwodzie! A gdyby tak — od ręki, po prostu, szczerze i od serca? Nie lepiej by to było? Skończcie rozmowę i dajcie chłopakom tę izbę, a zaskarbicie sobie ich wdzięczność! Po co ma się marnować puste pomieszczenie?

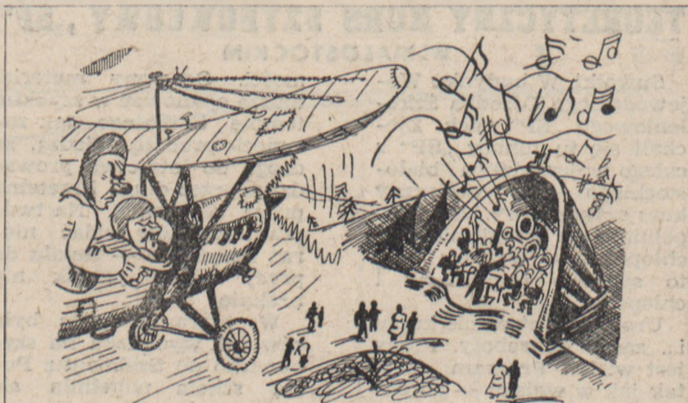
Włodek Stenderski z Warszawy przysłał nam miły list oraz 4 rysunki do kącika humoru. Pisze: „Pragnę współpracować z redakcją na tym polu", oraz że nabrał do tej współpracy wielkiej chęci. Serdecznie dziękujemy Włodkowi za chęć współpracy. Jego rysunki dokładnie oceniliśmy i okazało się, że dwa pomysły będziemy mogli wykorzystać po przerysowaniu. Pozostałe dwa — niestety — nie są na poziomie. Również, jeśli chodzi o samo wykonanie wszystkich rysunków, to dużo jeszcze pozostawia ono do życzenia.

Kolego Włodku, musicie jeszcze długo doskonalić się w technice rysowania. Bez tego ani rusz. A pomysły macie dobre!

Na koniec pozwolę sobie przytoczyć urywek z listu Stasi R. z Sochaczewa: „Mam 13 lat i chciałabym bardzo wyjechać na kurs szybowcowy. Myślę jednak, że jestem jeszcze za młoda. Jeśli tak, to proszę, aby Pan mi dał adres jakiegoś kolegi-pilota, od którego mogłabym się dowiedzieć bliższych wiadomości o szybownictwie".

Panno Stasiu! Z największą przyjemnością. Znam pewnego bardzo morowego kolegę, który potrafi być jednocześnie i pilotem, i instruktorem, i najlepszym przewodnikiem na lotniczej drodze. Na imię mu — SiM. Polecam go z czystym sumieniem, żegnając kol. Stasię i ogół Simkarzy na tydzień.

ZAR



Uwaga! Zbliżamy się do bariery dźwięku!

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr — **Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr**

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa.

Nr 463 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-72321

W Cena zł 15